

# KAARTENMAKERS

door **Simon IPPEL**

Kaartenmakers en anderen, zoals cartografen en zelfs kunstschilders, zijn voor ons van belang. Alhoewel deze vraag niet dient gesteld, weten historische onderzoekers dat alle gegevens en dus ook kaarten en schilderijen van groot belang zijn voor hun opzoekingen.

Voor onze tegenwoordige opzoekingen hebben we digitale foto's en kaarten die een perfectie hebben dat aan het ongeloofelijke grenst.. Maar in vroegere tijden (<sup>14</sup>) was dit niet zo.

De veldheren uit die tijd wilden juist weten waar en hoe een stad of het landschap eruit zag en dit meestal om hun strategische aanval te kunnen plannen. De stand van de bv. de driehoeksmetkunde was zover gevorderd dat een afstand ongeveer juist kon worden berekend door deskundigen.

In die tijd werkte men zeer veel op basis van het perspectief. Zo had men kikvors-, vogel- of gewoon perspectief. Het gewoon perspectief is de meest gebruikelijke. Maar de moeilijkheid was wel de drie dimensies van de werkelijkheid (het landschap of steden) op een geloofwaardige wijze weer te geven in één beeld en op een plat vlak.

De stadsplanmaker, bezweek soms wel eens (<sup>15</sup>) voor de verleiding om bepaalde specifieke stedelijke gebouwen, groter te tekenen dan ze in werkelijkheid waren. Een visuele leugen om zijn broodheer te behagen of ook soms om de vijand te mislijden.

Ook maakte hij bijvoorbeeld een stad veel kleiner om alles op zijn doek (of blad) te krijgen. Het is door de plannen, schilderijen en dergelijke dat men moet vaststellen wat het best met de werkelijke toestand overeen stemde en dit vergelijken met wat men heden heeft terug gevonden.

Zo merkt men dat kunstenaars en cartografen hun eigen uitgangspunten hebben om hun werk te benaderen en te creëren.

- \* De kunstenaar kiest op basis van de rechtstreekse aantrekkingskracht dat het onderwerp op de opdrachtgever moest maken.
- \* De cartograaf daarentegen tekende naar gelang de voorkeur dat zijn ontwerp op politiek, sociaal of stedelijk vlak heeft. Bv. de versterking, de toegangsweg, de grote gebouwen enz.
- \* Beiden legden zeker de nadruk op die zaken welke voor hun opdrachtgevers (of toekomstige kopers) van belang waren.

Bij gelijktijdig bekijken en vergelijken en dit met de juiste datum van ontwerp, kunnen we zeer veel te weten komen.

Voor Oostende zijn er van het beleg (1601-1604) zeer veel plannen en documenten beschikbaar. We zijn er dus zeer goed over geïnformeerd. Veel tekenaars zijn om of rond Oostende geweest en hebben onze belegerde stad langs alle zijden opgenomen.

Ook over het verwijderen van de stadsomwalling zijn we op de hoogte. (<sup>16</sup>)

---

<sup>14</sup> Bv. in de 17e eeuw.

<sup>15</sup> Op bevel van zijn opdrachtgever.

<sup>16</sup> Dit is natuurlijk zeer recenter.

Toch is het belangrijk de plannen van de tussenliggende periodes te vergelijken en daaruit besluiten te trekken.

Zoals we reeds zegden: de nalatenschap van cartografen en kunstenaars is voor ons en voor het nageslacht van zeer groot belang opdat we al hun gegevens zouden bezitten. Niet alleen om haar artistieke waarde maar vooral om haar historische waarde.

In de tegenwoordige tijd kan men nog sommige gegevens zien en er besluiten uit trekken:

- 1- Wanneer men aan de Nieuwpoortsesteenweg is dan kan men in het midden van de straat langs de ene zijde de kerktoeren van Middelkerke zien staan en langs de andere richting de "Peperbusse" -toren. Wat wil dat zeggen?  
Men heeft de straat eertijds aangelegd (<sup>17</sup>) en deze twee torens als richtlijn gebruikt. Wanneer vroeger de bevolking van de ene gemeente naar de andere ging namen zij de torens als richtlijn, t.t.z. de kortste weg tussen twee punten.  
Hieruit kan men afleiden dat de aanleg van de straat heeft plaats gevonden na het plaatsen van de kerktorens.
- 2- Ook kan men soms zien langs welke zijde de straat breder is geworden omdat de kerktorens niet meer in het midden van de straat staan.(Nieuwpoortsesteenweg)
- 3- Aan sommige bestratingen kan men versmallingen vaststellen doordat het midden van de keibestrating niet meer in het midden van de straat ligt. (Boogschuttersstraat)
- 4- Soms kan men het ook zien aan de riooldeksels (die normaal in het midden van de straat lagen) die nu opeens zigzaggend lopen (Nieuwpoortsesteenweg te Raversijde) en dat de weg daar op andere wijze lag (<sup>18</sup>). De "Duinenweg" bvb. Hoe is deze er gekomen?  
Wanneer er veel wind was (in onze streken de ijzige Westerwind) zocht men beschutting door achter de duinen te gaan naar/of van de twee gemeenten.
- 5- In andere gevallen bvb de kronkelende Brugsesteenweg. Hier heeft men te doen met een watering (Noord Eede): deze gebruikte men als trekp pad voor dieren die de boot moest ter bestemming brengen. Stilaan was deze weg een pad (naar Brugge) en heeft men voor het moderne verkeer er een autorijbaan naast gelegd waardoor alle kronkelingen minder scherp werden gemaakt.
- 6- Soms heeft de baan een felle knik naar boven. Dit duidt aan dat er onder deze baan een of ander obstakel, (meestal) een riool of watering, ligt. Dit wijst erop dat vroeger of nu nog, er een watering lag die moest worden overdekt. (Elisabethlaan richting rondpunt vanaf de kerk)
- 7- Ook oude vestingen zijn niet steeds weg genomen en wijzen erop dat de stadsvesting iets hoger lag - bvb gaande van de Torhoutsesteenweg naar (het Paard) Leopold I plein.
- 8- Ook de oude steenweg Oostende-Torhout kan men nog zien wanneer deze zich kruist met de Elisabethlaan. (Als deze met de vernieuwing niet zal verdwijnen).

---

<sup>17</sup> Meestal was er reeds een rijweg die door de gebruikers min of meer verhard was en dat recht op de kerken was geprojecteerd.

<sup>18</sup> Niet veralgemenen gezien nu het dubbel rioolstelsel stilaan van toepassing is.

- 9- Zo zijn er zeer veel herkenningpunten in een stad om zich nu een bepaalde toestand van vroeger te realiseren en eventueel de oude toestand te reconstrueren.
- 10- Wel stellen we soms de vraag "worden alle oudheidkundige gegevens die zich voordoen bij het bouwen van de funderingen (in een nieuwbouw) wel opgemeten en gemeld?".

Zo zagen wij:

- 1) een oude dikke muur te voorschijn komen bij het plaatsen van de nieuwe wegbedekking in de St.-Paulustraat ter hoogte van een wasserij.
- 2) Oude palenreeks bij de nieuwbouw van het toerisme gebouw.
- 3) Bij een nieuwbouw in de Karel Janssenslaan, oude vestingmuren.

En er zijn waarschijnlijk nog ontdekkingen te doen. Gelukkig is het stadsbestuur nu wel bewuster van haar taak en geven ze de aannemer de opdracht dergelijke zaken te melden.<sup>(19)</sup>, alhoewel het vroeger al in het bouwreglement vermeld was.

Wie heeft er nog gegevens?

*Aan alle leden van onze vereniging.* Wanneer je iets merkt dat waarschijnlijk waarde heeft, schrijf het op of meld het. Het kan van belang zijn!

#### Bronnen

Tentoonstelling 2002 te Oostende.  
Boek "Stedenatlas: Oostende" - O. Debaere  
Eigen documentatie  
Plaatselijke dagbladen.

---

## VELO CLUB DE ZEEMEEUW OOSTENDE (deel 8)

door Michel CAPON

De derde MAES van V.C. De Zeemeeuw luistert naar de naam:

LEOPOLD (POL) MAES

Leopold MAES werd op 5 oktober 1914 te Ettelgem geboren.

Hij komt uit een gezin van 6 kinderen: twee broers en drie zusters. Een broer van hem, Albert, sneuvelde op de laatste dag van de 18-daagse veldtocht op 28 mei 1940 aan de Crocodile te Middelkerke. In het jaar 1928 verhuisde het gezin MAES naar Bredene. Pol werd elektricien. Tussenin was hij coureur. Op zijn 18<sup>de</sup> begon hij te koersen. Vanaf 1933 reed hij in de categorie junioren.

In de Ronde van België voor de onafhankelijken van 1934 kwam een rit in De Panne aan. Pol mocht als junior in de categorie Onafhankelijke startten. Hij wist dat vele sportvrienden en supporters aldaar op hem stonden te wachten.

---

<sup>19</sup> Bv. de bouw van de parking aan het kursaal.